

PENATAAN PERPARKIRAN DI SEKAYU KABUPATEN MUSI BANYUASIN

STUDY PARKING EVALUATION ON SEKAYU CITY OF MUSI BANYUASIN

Dwi Widiyanti

Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110
[email: dwiwidiy4nti@gmail.com](mailto:dwiwidiy4nti@gmail.com)

Diterima : 5 September 2016, Revisi 1: 23 September 2016, Revisi 2: 10 Oktober 2016, Disetujui: 19 Oktober 2016

ABSTRAK

Kebutuhan parkir pada setiap daerah sangat bervariasi, namun pada umumnya sangat bergantung pada lokasi yang menjadi pusat pergerakan. Fasilitas parkir sangat tergantung pada kesediaan *supply* yang ada dan *demand* parkir tersebut, sehingga bagi perencana perlu ada perhitungan kebutuhan parkir di lokasi tertentu. Namun fakta yang kerap terjadi pada beberapa daerah masih mengalami kesulitan dalam manajemen parkir baik secara *off street* maupun *on street*. Kondisi di lapangan, parking *on street* terkesan sering mengganggu ketertiban lalu lintas kendaraan. Situasi tersebut juga kerap terjadi pada Kota Sekayu. Dengan polemik yang ada cukup menarik untuk meneliti penataan parkir di Kota Sekayu dengan tujuan dapat memberi gambaran kondisi perparkiran yang ada, hasil penelitian diharapkan dapat memberikan rekomendasi terkait dengan penataan perparkiran di Kota Sekayu Kabupaten Banyuasin. Pada penelitian ini metode yang digunakan yaitu analisis deskriptif kuantitatif. Metode ini diharapkan dapat memberi gambaran mengenai kondisi aktual terkait perparkiran di Sekayu Kabupaten Musi Banyuasin dan setelah itu dilanjutkan dengan analisis lebih dalam lagi menggunakan pendekatan yang berkaitan dengan parkir yang dapat diukur secara kuantitatif. Berdasarkan hasil pengamatan di dua lokasi (Pasar Perjuangan dan Petro Mall), menunjukkan secara umum kapasitas parkir di Kota Sekayu Kabupaten Banyuasin yang ada masih sesuai dengan permintaan parkir yang dipertegas dengan nilai indeks parkir dibawah 100%. Namun untuk lokasi Petro Mall belum terdapat fasilitas parkir, sehingga disarankan pada lokasi ini perlu adanya penyediaan parkir.

Kata Kunci: parkir, *supply*, *demand*, indeks parkir.

ABSTRACT

Parking in every place varies greatly, but in generally it is very dependent on location at the center of the movement. Parking facilities based on availability of supply and demand for parking. So planners need to calculation of required parking in certain locations. However, the fact that some areas are still difficulties in parking management, both off street and on street. Existing condition, parking on street impressed disturbing vehicular traffic. The situation also occurred in the Sekayu City. With a polemic that is interesting to examine the parking arrangement at City Sekayu goal can describe the condition of the parking and the information obtained so as to provide recommendations relating to the arrangement of the parking Sekayu City Banyuasin. In this study, the method used is quantitative descriptive analysis. This method is expected to provide an overview of the actual condition of the parking related Sekayu Musi Banyuasin then followed by analysis using an approach that deals with parking that can be measured quantitatively. Based on observations on two locations (Pasar Perjuangan and Petro Mall), shows the parking capacity in the city of Sekayu Banyuasin in accordance with the parking demand is evidenced by the index value below 100% parking but Petro Mall no parking facilities, the advice is the need for the provision of parking.

Keywords: parking, *supply*, *demand*, parking index.

PENDAHULUAN

Tingginya mobilitas orang khususnya masyarakat perkotaan tentunya harus diimbangi oleh sarana dan prasarana demi terwujudnya kelancaran transportasi. Salah satunya yaitu fasilitas parkir. Secara umum, parkir dapat diartikan sebagai kondisi di mana pengemudi meninggalkan kendaraannya dalam keadaan berhenti pada waktu tertentu (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Fasilitas ini mutlak harus disediakan terutama untuk lokasi-lokasi dimana banyak kegiatan terjadi seperti sekolah, pusat perbelanjaan, perkantoran, rumah makan, hotel dan lain - lain. Namun dalam penyediaan lokasi parkir kerap kali tidak seimbang dengan *demand* yang ada. Dampak dari ketidakseimbangan itu adalah pengemudi sering memarkirkan kendaraannya di badan jalan.

Pada kenyataannya parkir *on street* cenderung parkir yang tidak teratur dikarenakan menggunakan area parkir yang tidak semestinya dan dijadikan kantung-kantung parkir. Kondisi yang tercipta mulai dari pola parkir yang tidak sesuai marka maupun rambu yang ada dan tidak maksimalnya kapasitas jalan dikarenakan pada tipe ini memakai bagian jalan sehingga secara langsung maupun tidak langsung akan berpengaruh pada kinerja lalu lintas pada daerah tersebut, dan akan terjadi potensi konflik sesama pengguna jalan.

Hal ini juga terjadi di Kota Sekayu sehingga membutuhkan penanganan khusus dalam masalah perparkiran. Oleh karena itu penataan perparkiran di Kota Sekayu perlu diteliti.

Rumusan permasalahan yang ingin diketahui dalam penataan parkir di Sekayu, Kabupaten Musi Banyuasin antara lain:

1. Bagaimana karakteristik penggunaan fasilitas parkir di Kota Sekayu?
2. Bagaimana sistem penataan parkir yang sesuai dengan area di Kota Sekayu?
3. Bagaimana sistem tarif parkir di Kota Sekayu?

TINJAUAN PUSTAKA

Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa penyediaan

fasilitas parkir untuk umum hanya dapat diselesaikan di luar Ruang Milik Jalan sesuai izin yang diberikan. Penyediaan tersebut dilakukan oleh perseorangan warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia berupa: Usaha khusus perparkiran; atau Penunjang usaha pokok. Fasilitas parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana Lalu Lintas menyatakan bahwa fasilitas parkir untuk umum di luar badan jalan dapat berupa taman parkir dan/atau gedung parkir. Untuk pembatasan ruang parkir dapat dilakukan dengan pembatasan: waktu parkir, durasi parkir, tarif parkir, kouta parkir, dan/atau lokasi parkir.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan bahwa jalan arteri primer tidak boleh terganggu oleh lalu lintas ulang alik, lalu lintas lokal, dan kegiatan lokal. Perubahan fungsi jalan, status jalan, dan kelas jalan dapat terjadi apabila:

- a. Berperan penting dalam pelayanan terhadap wilayah yang lebih luas daripada wilayah sebelumnya.
- b. Semakin dibutuhkan masyarakat dalam wilayah wewenang penyelenggara jalan yang baru; dan/atau
- c. Oleh sebab-sebab tertentu menjadi berkurangnya peranannya, dan/atau melayani wilayah yang lebih sempit dair wilayah sebelumnya.

Menurut Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, 1998 menjelaskan penyelenggaraan fasilitas parkir untuk umum menurut peraturan perundangan-undangan yang berlaku dilakukan oleh :

- a. Pemerintah;
- b. Badan Hukum Indonesia;
- c. Warga Negara Indonesia.

Pengertian parkir menurut beberapa ahli, yaitu:

- a. Semua kendaraan tidak mungkin bergerak

terus, pada suatu saat ia harus berhenti untuk sementara waktu (menurunkan muatan) atau berhenti cukup lama yang disebut parkir (Warpani, 2002).

- b. Jangka waktu parkir (*parking duration*) adalah lama parkir suatu kendaraan untuk satu ruang parkir (Edward K. Morlok, 1995)

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 272/Hk.105/DRJD/96 mengenai pedoman teknis penyelenggaraan fasilitas parkir yaitu:

- a. Penentuan ruang bebas dan lebar bukaan pintu Ruang bebas kendaraan parkir diberikan pada daerah lateral dan longitudinal kendaraan.

Ruang bebas lateral ditetapkan pada saat posisi pintu kendaraan terbuka yang diukur dari ujung terluar pintu ke badan kendaraan parkir yang ada disampingnya. Ruang bebas ini diberikan agar tidak terjadi benturan antara pintu kendaraan yang diparkir di sampingnya pada saat penumpang turun dari kendaraan.

Untuk ruang parkir arah memanjang diberikan di depan kendaraan agar menghindari benturan dengan dinding atau kendaraan yang melewati jalur gang. Besar ruang bebas arah lateral diambil sebesar 5 cm dan arah longitudinal sebesar 30 cm. Lebar bukaan pintu kendaraan digolongkan berdasarkan tiga golongan beserta ketentuannya dan penggunaan fasilitas parkir.

Tabel 1. Lebar Bukaan Pintu Kendaraan

Gol	Jenis Bukaan pintu	Pengguna dan / atau Peruntukan Fasilitas Parkir
I	Pintu depan / belakang terbuka tahap awal 55 cm	a. Karyawan/pekerja kantor b. Tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintahan, universitas.
II	Pintu depan / belakang terbuka penuh 75 cm	hiburan/rekreasi, hotel, pusat perdagangan eceran/swalayan, rumah sakit, bioskop
III	Pintu dengan terbuka penuh dan ditambahkan untuk pergerakan kursi roda	Orang cacat

Sumber: Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas parkir, 1996

- b. Penentuan besaran Satuan Ruang Parkir (SRP) Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP) dibagi atas 3 (tiga) jenis kendaraan dengan berdasarkan luas (lebar dikali panjang). Satuan ruang parkir (SRP) berdasarkan jenis kendaraan

dibagi menjadi 5 jenis SRP kendaraan (mobil penumpang golongan I, mobil penumpang golongan II, mobil penumpang golongan III, bus/truk, dan sepeda motor).

Tabel 2. Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir
1. a. Mobil penumpang golongan I	2,30 x 5,00 meter
b. Mobil penumpang golongan II	2,50 x 5,00 meter
c. Mobil penumpang golongan III	3,00 x 5,00 meter
2. Bus/Truk	3,40 x 12,50 meter
3. Sepeda Motor	0,75 x 2,00 meter

Sumber: Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas parkir, 1996

- c. Tata Cara Parkir
 - 1) Hal-hal yang harus diperhatikan dalam parkir:

- a) Batas parkir yang dinyatakan dengan marka jalan pembatas.
- b) Keamanan kendaraan, dengan mengunci pintu kendaraan dan memasang rem.

2) Tata cara parkir sesuai dengan fasilitasnya adalah sebagai berikut:

a) Fasilitas parkir tanpa pengendalian parkir:

- (1) Dalam melakukan parkir, juru parkir dapat memandu pengemudi kendaraan.
- (2) Juru parkir memberi karcis bukti pembayaran sebelum kendaraan meninggalkan ruang parkir.
- (3) Juru parkir harus mengenakan seragam dan identitas.

b) Fasilitas parkir dengan pengendalian parkir (menggunakan pintu masuk/keluar)

- (1) Pada pintu masuk, baik dengan petugas maupun dengan pintu otomatis, pengemudi harus mendapatkan karcis tanda parkir, yang mencantumkan jam masuk (bila diperlukan, petugas mencatat

nomor kendaraan);

- (2) Dengan dan tanpa juru parkir, pengemudi memarkirkan kendaraan sesuai dengan tata cara parkir;
- (3) Pada pintu keluar, petugas harus memeriksa karcis tanda parkir, mencatat lama parkir, menghitung tarif parkir sesuai dengan ketentuan, menerima pembayaran parkir dengan menyerahkan karcis bukti pembayaran pada pengemudi.

d. Jalur Sirkulasi

Jalur Sirkulasi merupakan tempat yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar dari fasilitas parkir. Lebar minimum jalan untuk parkir digolongkan berdasarkan sudut yang telah ditentukan. Yaitu sudut 0° , sudut 30° , sudut 45° , sudut 60° , dan sudut 90° .

Pembatasan ruang parkir menurut Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang

Tabel 3. Lebar Minimum Jalan Untuk Parkir Pada Berbagai Sudut

Sudut Parkir	Kriteria Parkir					Satu Lajur		Dua Lajur	
	Lebar Ruang Parkir	Ruang Parkir Efektif	Ruang Manuver	D+M	D+M-J	Lebar Jalan Efektif	Lebar Total Jalan	Lebar Jalan Efektif	Lebar Total Jalan
0	2,3	2,3	3,0	5,3	2,8	3,5	6,3	7,0	9,8
30	2,5	4,5	2,9	7,4	4,9	3,5	8,4	7,0	11,9
45	2,5	5,1	3,7	8,8	6,3	3,5	9,8	7,0	13,3
60	2,5	5,3	4,6	9,9	7,4	3,5	10,9	7,0	14,4
90	2,5	5,0	5,8	10,8	8,3	3,5	11,8	7,0	15,3

Keterangan : J = Lebar Pengurangan Ruang Manuver (2,5 meter).

Sumber : : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996

Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Pasal 73 menjelaskan bahwa pembatasan ruang parkir dapat dilakukan pembatasan waktu parkir, durasi parkir, tarif parkir, kuota parkir, dan lokasi parkir. Terkait permasalahan parkir, menurut Munawar, 2004, urutan parkir di daerah perkotaan pada umumnya antara lain : pasar, kompleks pertokoan/perdagangan, kompleks sekolahan, kompleks perkantoran, tempat ibadah, dan pemukiman di daerah kota

METODOLOGI

Pada penelitian ini pengumpulan data dilakukan dengan survei lapangan dengan cara menghitung jumlah kendaraan yang masuk dan keluar beserta lama kendaraan parkir. Metode analisis yang digunakan yaitu metode deskriptif kuantitatif, dengan menggunakan rumus perhitungan parkir. Waktu pelaksanaan survei dilakukan selama 3 hari dari tanggal 3 Maret 2016 sampai tanggal 5 Maret 2016 mulai pukul 08.00 sampai pukul 16.00 WIB. Dengan menggunakan metode pengamatan pelat nomor kendaraan (masuk maupun keluar), bebera-

pa variabel yang didapat dari hasil survei ini antara lain:

a. Akumulasi Parkir

Definisi akumulasi parkir adalah banyaknya kendaraan yang parkir disuatu tempat pada waktu tertentu. Data pencacahan kendaraan dapat dianalisis dalam bentuk grafik yang menunjukkan persentase kendaraan dalam interval yang dihubungkan dengan waktu (Hobbs, 1995). Untuk mendapatkan informasi akumulasi parkir, dapat menggunakan formulir seperti terlihat pada tabel 3 dimana akumulasi merupakan jumlah dari kendaraan yang masuk dikurangi dengan kendaraan yang keluar.

b. Volume Parkir

Volume parkir merupakan jumlah keseluruhan kendaraan yang menggunakan fasilitas parkir pada suatu ruang parkir per satuan waktu, diukur selama 1 (satu) hari atau selama waktu survei dengan interval waktu 15 (lima belas) menit selama 13 jam.

c. Durasi Parkir

Dapat diartikan sebagai waktu yang dibutuhkan oleh suatu kendaraan pada waktu tertentu tanpa berpindah-pindah (Hobbs, 1995).

d. Pergantian Parkir (*Parking Turn Over*)

Adalah suatu angka yang menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir, yang diperoleh dengan cara membagi jumlah kendaraan yang parkir dengan jumlah ruang parkir yang tersedia, untuk tiap satuan waktu tertentu (Hobbs, 1995).

Persamaan:

$$TO = \frac{\sum n}{R} \dots\dots\dots(1)$$

Dim $\sum n$ = Jumlah kendaraan yang parkir (unit)

R = Ruang parkir yang tersedia (SRP)

e. Kapasitas Ruang Parkir

Kapasitas ruang parkir dapat diartikan sebagai jumlah maksimum kendaraan dapat diparkir pada suatu areal parkir dalam waktu dan kondisi

tertentu (Hobbs, 1995). Kapasitas parkir dibagi menjadi dua macam yaitu:

1. Kapasitas statis

2. Penyediaan kapasitas parkir yang akan disediakan atau yang akan ditawarkan untuk memenuhi permintaan parkir.

$$KS = \frac{L}{X} \dots\dots\dots(2)$$

Keterangan :

KS = kapasitas statis atau jumlah ruang parkir yang ada

L = panjang jalan efektif yang dipergunakan untuk parkir

X = panjang dan lebar ruang parkir yang dipergunakan

3. Kapasitas Dinamis

Kapasitas parkir yang tersedia (kosong selama waktu survai yang diakibatkan oleh manuver kendaraan).

$$KD = \frac{Ks \times P}{D} \dots\dots\dots(3)$$

Keterangan:

KD = kapasitas parkir dalam kend/jam survai

Ks = ruang parkir tersedia

P = lamanya survai

D = rata - rata durasi (jam)

4. Indeks Parkir

Indeks parkir adalah ukuran lain untuk menyatakan penggunaan pelataran parkir yang dinyatakan dalam persentase ruang, yang ditempati oleh kendaraan parkir. Dengan menggunakan indeks parkir dapat diketahui apakah permintaan parkir sebanding atau tidak dengan kapasitas yang tersedia. Jika nilai indeks parkir > 100 %, berarti permintaan ruang parkir lebih besar dari kapasitas yang ada. Jika nilai indeks parkir < 100 %, berarti permintaan masih dapat dipenuhi (Hobbs, 1995). Indeks

Parkir dihitung menggunakan persamaan dibawah ini:

$$IP = \frac{AP}{R} \times 100\% \dots\dots\dots(4)$$

Dimana :

IP = Indeks Parkir

AP = Akumulasi Parkir

R = Ruang Parkir yang tersedia

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Karakteristik Parkir

1. Pasar Perjuangan

a. Akumulasi Parkir

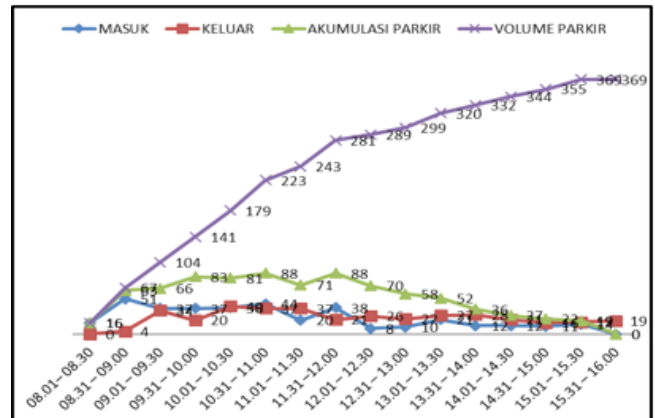
1) Sepeda motor

Dari hasil pengamatan terdapat 369 unit sepeda motor yang parkir dari pukul 08.00-16.00 WIB. Waktu puncak sepeda motor masuk terjadi pada rentang waktu 08.31-09.00 WIB dengan 51 unit kendaraan. Sedangkan waktu puncak sepeda motor keluar terjadi pada rentang waktu 10.01-10.30 WIB dengan 40 unit kendaraan. Nilai akumulasi parkir sepeda motor mempunyai kecenderungan naik dari rentang waktu 08.00-12.00 WIB dan akumulasi parkir tertinggi terjadi pada rentang waktu 10.31-11.00 WIB dan rentang waktu 11.31-12.00 WIB dengan 88 unit kendaraan. Namun akumulasi parkir mengalami penurunan mulai dari rentang waktu 12.01-16.00, gambar 1.

2) Mobil

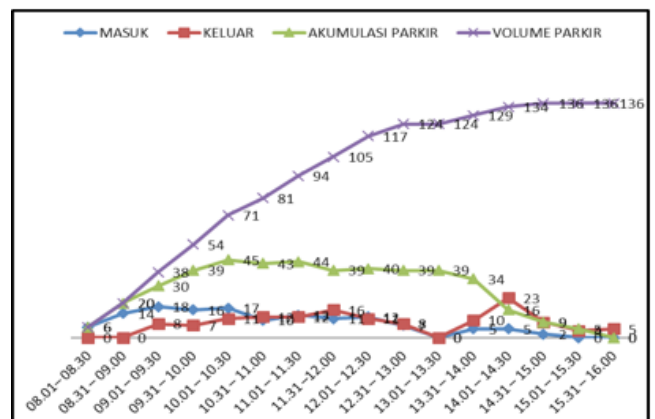
Pengamatan pada mobil terdapat 136 unit mobil yang parkir dari pukul 08.00-16.00 WIB. Waktu puncak saat mobil masuk terjadi pada rentang waktu 09.01-09.30 WIB dengan 18 unit kendaraan. Sedangkan waktu puncak saat mobil keluar terjadi pada rentang waktu 14.01-14.30

dengan 23 unit kendaraan. Nilai akumulasi parkir mobil mempunyai kecenderungan naik dari rentang waktu 08.00-11.30 WIB dan akumulasi parkir tertinggi terjadi pada rentang waktu 10.01-10.30 WIB dengan 45 unit kendaraan. Namun akumulasi parkir mengalami penurunan mulai dari rentang waktu 11.31-16.00, gambar 2.



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 1. Akumulasi Parkir Sepeda Motor di Pasar Perjuangan



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 2. Akumulasi Parkir Mobil di Pasar Perjuangan

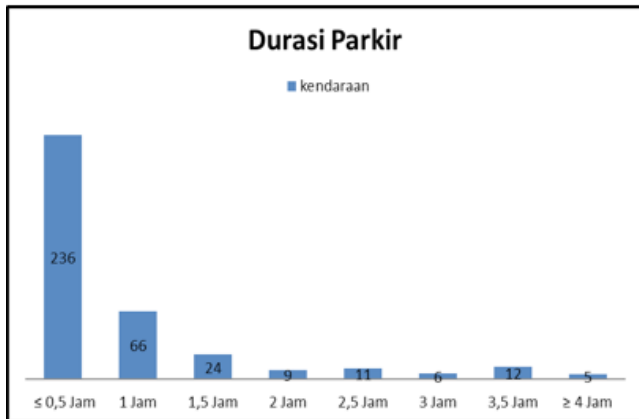
b. Durasi Parkir

1) Sepeda motor

Dari hasil pengamatan mulai pukul 08.00-16.00 WIB terdapat 236 unit sepeda motor dengan durasi parkir ≤ 30 menit.

Sedangkan durasi waktu parkir rata-rata kendaraan adalah 0,049 jam. Jika

dikonversikan kedalam menit maka durasi rata-rata mobil yang parkir di Pasar Perjuangan yaitu 2,94 menit.



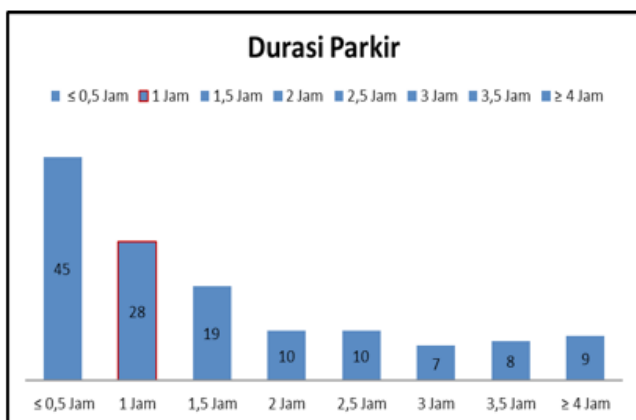
Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 3. Durasi Parkir Sepeda Motor di Pasar Perjuangan

2) Mobil

Sedangkan pengamatan durasi parkir mobil, terdapat 45 unit mobil dengan durasi parkir ≤ 30 menit. Durasi dengan waktu tersebut menunjukkan jumlah kendaraan tertinggi yang parkir bila dibandingkan dengan variasi waktu parkir yang lain.

Sedangkan durasi waktu parkir rata-rata kendaraan adalah 0,132 jam. Jika dikonversikan kedalam menit maka durasi rata-rata mobil yang parkir di Pasar Perjuangan yaitu 7,92 menit.



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 4. Durasi Parkir Mobil di Pasar Perjuangan

c. Ruang parkir

1) Sepeda Motor

Berdasarkan hasil survei diketahui bahwa panjang tempat parkir sepeda motor di Pasar Perjuangan yaitu 62 meter dengan lebar 7,5 meter maka luas lahan parkir untuk sepeda motor yaitu 465 .

Maka dari itu SRP yang disediakan yaitu:

$$SRP = \frac{465}{0,75 \times 2} = 310$$

Berdasarkan perhitungan diatas maka ruang parkir yang bisa disediakan yaitu 310 petak parkir sepeda motor.

2) Mobil

Berdasarkan hasil survei diketahui bahwa panjang tempat parkir mobil di Pasar Perjuangan yaitu 50,5 meter dengan lebar 15 meter maka luas lahan parkir untuk mobil yaitu 757,5 Sehingga didapat ruang parkir yang bisa disediakan yaitu 65 petak parkir mobil. Kondisi eksiting di Pasar Perjuangan tersedia 2 lokasi parkir dengan luas area yang sama maka Pasar Perjuangan dapat menampung mobil sebanyak 130 mobil dalam satu waktu pelayanan.

d. Pergantian parkir

1) Sepeda Motor

Tingkat pergantian sepeda motor diperoleh dari jumlah sepeda motor yang telah memanfaatkan lahan parkir pada selang waktu tertentu dibagi dengan ruang parkir yang tersedia. Sedangkan tingkat penggunaan diperoleh dari akumulasi sepeda motor pada selang waktu tertentu dibagi dengan ruang parkir yang tersedia dikalikan dengan 100%. Besarnya *turn over* parkir ini diperoleh dengan persamaan:

$$\begin{aligned} \text{Turn over} &= \frac{369}{310} \times 100\% \\ &= 1,19\% \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan yang ada tingkat *turn over*/ pergantian kendaraan yaitu 1,19%.

2) Mobil

Tingkat pergantian mobil diperoleh dari jumlah mobil yang telah memanfaatkan lahan parkir pada selang waktu tertentu dibagi dengan ruang parkir yang tersedia. Sedangkan tingkat penggunaan diperoleh dari akumulasi mobil pada selang waktu tertentu dibagi dengan ruang parkir yang tersedia dikalikan dengan 100%, sehingga didapatkan tingkat *turn over*/pergantian kendaraan yaitu 1,05%.

e. Indeks parkir

1) Sepeda motor

Indeks parkir adalah perbandingan antara jumlah kapasitas parkir yang dinyatakan dalam persen. Indeks parkir yang dihitung adalah indeks untuk parkir kendaraan maksimum. Maka dari itu besarnya indeks parkir sepeda motor yaitu:

$$\begin{aligned} \text{Indeks Parkir (IP)} &= \frac{88}{310} \times 100\% \\ &= 0,28\% \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan indeks parkir kendaraan yaitu 0,28%.

2) Mobil

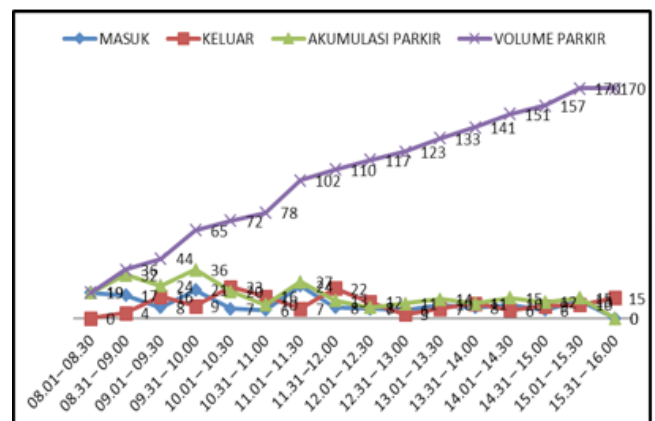
Ideks parkir adalah perbandingan antara jumlah kapasitas parkir yang dinyatakan dalam persen. Indeks parkir yang dihitung adalah indeks untuk parkir kendaraan maksimum. Sehingga didapatkan indeks parkir kendaraan (mobil) yaitu 0,69%.

2. Petro Mall

a. Akumulasi Parkir

1) Sepeda motor

Dari hasil pengamatan terdapat 170 unit sepeda motor yang parkir dari pukul 08.00-16.00 WIB. Waktu puncak sepeda motor masuk terjadi pada rentang waktu 11.01-11.30 WIB dengan 24 unit kendaraan. Sedangkan waktu puncak sepeda motor keluar terjadi pada rentang waktu 10.01-10.30 WIB dengan 23 unit kendaraan. Nilai akumulasi parkir sepeda motor mempunyai kecenderungan yang fluktuatif selama durasi pengamatan. Akumulasi parkir tertinggi terjadi pada rentang waktu 09.31-10.00 dengan 36 unit kendaraan. Namun akumulasi parkir mengalami penurunan mulai dari rentang waktu 11.01-16.00 WIB.



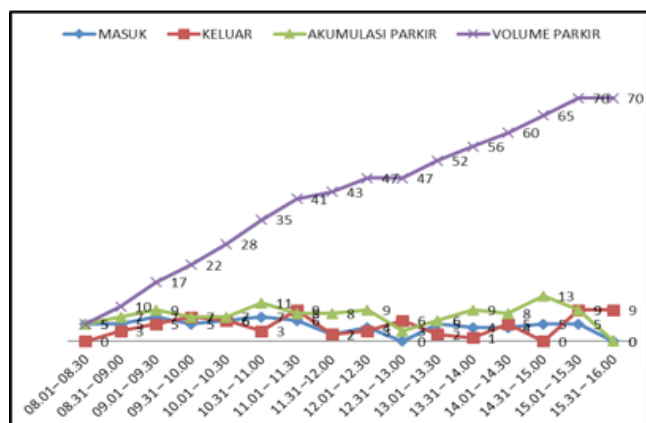
Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 5. Akumulasi Parkir Sepeda Motor di Petro Mall

2) Mobil

Sedangkan pengamatan pada mobil terdapat 70 unit mobil yang parkir dari pukul 08.00-16.00 WIB. Waktu puncak saat mobil masuk terjadi pada rentang waktu 09.01-09.30 WIB dan rentang waktu 10.31-11.00 WIB dengan 7 unit kendaraan. Sedangkan waktu puncak pada saat mobil keluar terjadi pada rentang waktu 11.01-11.30 WIB dan rentang waktu 15.01-16.00 WIB dengan 9 unit

kendaraan. Nilai akumulasi parkir mobil mempunyai kecenderungan naik dari rentang waktu 08.00-11.00 WIB namun akumulasi parkir tertinggi terjadi pada rentang waktu 14.31-15.00 WIB dengan 13 unit kendaraan. Nilai akumulasi parkir mengalami penurunan mulai dari rentang waktu 11.01-16.00 WIB.



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 6. Akumulasi Parkir Mobil di Petro Mall

b. Durasi Parkir

1) Sepeda motor

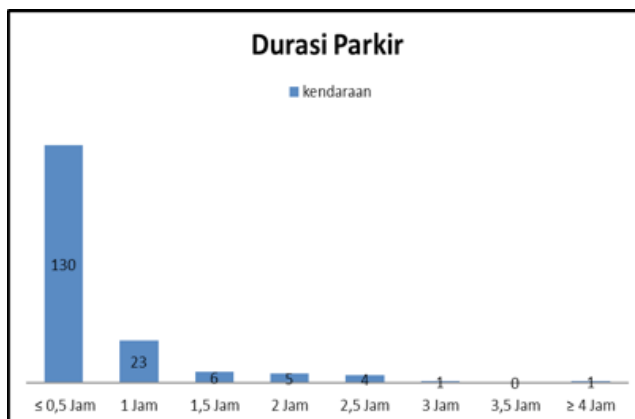
Pengamatan durasi parkir ≤ 30 menit terdapat 130 unit sepeda motor dari total 170 sepeda motor yang parkir selama 8 jam pengamatan. Hal ini menunjukkan variabel durasi parkir sepeda motor didominasi oleh durasi parkir ≤ 30 menit. Sekitar 76 % pengguna sepeda motor memarkirkan kendaraannya di waktu tersebut.

Sedangkan durasi waktu parkir rata-rata sepeda motor adalah 0,11 jam. Jika dikonversikan kedalam menit maka durasi rata-rata sepeda motor yang parkir di Petro Mall yaitu 6,35 menit, gambar 7.

2) Mobil

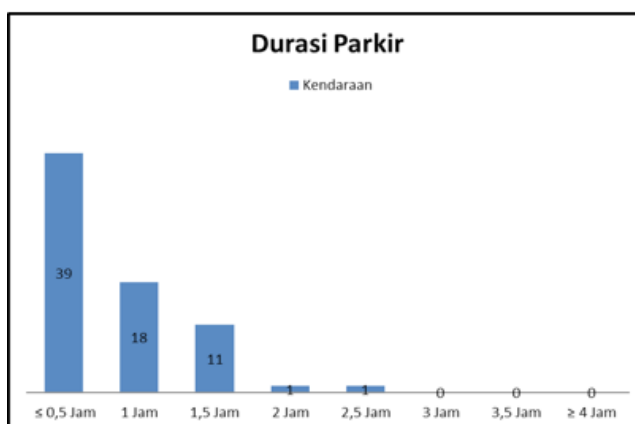
Pengamatan durasi parkir pada mobil juga didominasi variabel waktu ≤ 30 menit. Terdapat sebanyak 39 mobil yang tercatat parkir pada rentang waktu tersebut.

Sedangkan durasi waktu parkir rata-rata kendaraan adalah 0,257 jam. Jika dikonversikan kedalam menit maka durasi rata-rata mobil yang parkir di Pasar Perjuangan yaitu 15,43 menit., gambar 8.



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 7. Durasi Parkir Sepeda Motor di Petro Mall



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 8. Durasi Parkir Sepeda Mobil di Petro Mall

c. Ruang parkir

1) Sepeda Motor

Berdasarkan hasil survei diketahui bahwa panjang tempat parkir sepeda motor di Petro Mall yaitu 80 meter dengan lebar 8 meter maka luas lahan parkir untuk sepeda motor yaitu 640 . Ruang parkir dapat dihitung dengan rumus:

$$SRP = \frac{\text{Luas lahan yang tersedia}}{dk}$$

dengan:

SRP = Satuan ruang parkir (jumlah petak yang disediakan)

dk = dimensi sepeda motor (dengan ketentuan 0,75 x 2 meter)

Maka dari itu SRP yang disediakan yaitu:

$$\text{SRP} = \frac{640}{0,75 \times 2} = 426,67$$

Berdasarkan perhitungan diatas maka ruang parkir yang bisa disediakan yaitu 426 petak parkir sepeda motor.

2) Mobil

Berdasarkan hasil survei diketahui bahwa panjang tempat parkir mobil di Petro Mall yaitu 100 meter dengan lebar 8 meter maka luas lahan parkir untuk mobil yaitu 800. Sehingga didapat ruang parkir yang bisa disediakan yaitu 69 petak parkir mobil dalam satu waktu pelayanan.

d. Pergantian parkir

1) Sepeda Motor

Tingkat pergantian sepeda motor diperoleh dari jumlah sepeda motor yang telah memanfaatkan lahan parkir pada selang waktu tertentu dibagi dengan ruang parkir yang tersedia. Sedangkan tingkat penggunaan diperoleh dari akumulasi sepeda motor pada selang waktu tertentu dibagi dengan ruang parkir yang tersedia dikalikan dengan 100%. Besarnya *turn over* parkir ini diperoleh dengan persamaan:

$$\text{Tingkat Turn-over:} = \frac{\text{volume parkir}}{\text{ruang parkir yang tersedia}} \times 100\%$$

Maka dari itu besarnya *turn over* berdasarkan data survei yaitu:

$$\text{Turn over} = \frac{170}{426} \times 100\% = 0,399\%$$

Berdasarkan hasil perhitungan yang ada tingkat *turn over*/pergantian kendaraan yaitu 0,4%.

2) Mobil

Tingkat pergantian mobil diperoleh dari jumlah mobil yang telah memanfaatkan lahan parkir pada selang waktu tertentu dibagi dengan ruang parkir yang tersedia. Sedangkan tingkat penggunaan diperoleh dari akumulasi mobil pada selang waktu tertentu dibagi dengan ruang parkir yang tersedia dikalikan dengan 100%. Sehingga didapatkan tingkat *turn over*/pergantian kendaraan (mobil) yaitu 1,0%.

e. Indeks parkir

1) Sepeda motor

Indeks parkir adalah perbandingan antara jumlah kapasitas parkir yang dinyatakan dalam persen. Indeks parkir yang dihitung adalah indeks untuk parkir kendaraan maksimum.

Indeks Parkir (IP):

$$\frac{\text{jumlah parkir maksimum}}{\text{kapasitas parkir yang tersedia}} \times 100\%$$

Maka dari itu besarnya indeks parkir sepeda motor yaitu:

$$\text{Indeks Parkir (IP)} = \frac{36}{426} \times 100\% = 0,08\%$$

Berdasarkan hasil perhitungan indeks parkir kendaraan yaitu 0,08%.

2) Mobil

Indeks parkir adalah perbandingan antara jumlah kapasitas parkir yang dinyatakan dalam persen. Indeks parkir yang dihitung adalah indeks untuk parkir kendaraan maksimum.

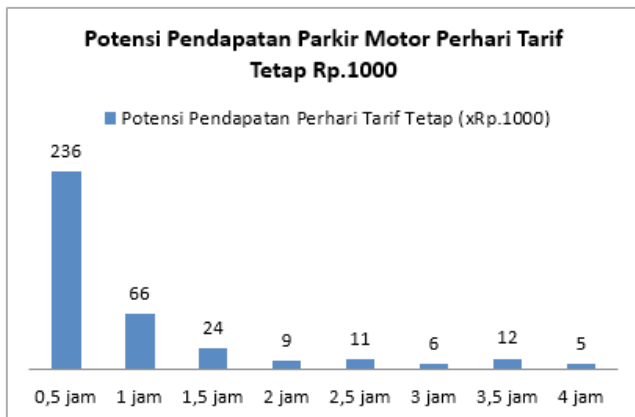
Sehingga indeks parkir kendaraan yaitu 0,19%.

B. Potensi Parkir *Off Street* di Kota Sekayu

1. Pasar Perjuangan

a. Sepeda Motor

- 1) Kendaraan yang parkir dalam satu hari pengamatan



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 9. Frekuensi Parkir Sepeda Motor Pasar Perjuangan

Berdasarkan gambar diatas menunjukkan frekuensi parkir sepeda motor di Pasar Perjuangan. Jumlah parkir sepeda motor terbanyak adalah parkir dengan durasi waktu 0,5 jam sebanyak 236 sepeda motor per hari. Dengan tarif parkir sepeda motor saat ini yaitu Rp. 1000 per satu kali parkir (flat), maka total pendapatan parkir sepeda motor di lokasi tersebut adalah Rp. 369.000 per hari.

2) Satuan ruang parkir (SRP)

Berdasarkan perhitungan jumlah petak sepeda motor yang tersedia di Pasar Perjuangan berjumlah 310 petak maka potensi pendapatan parkir berdasarkan jumlah petak yang tersedia yaitu Rp. 310.000.

b. Mobil

- 1) Kendaraan yang parkir dalam satu hari pengamatan



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 10. Frekuensi Parkir Mobil Pasar Perjuangan

Berdasarkan gambar diatas menunjukkan frekuensi parkir mobil penumpang di Pasar Perjuangan. Jumlah parkir mobil terbanyak adalah parkir dengan durasi waktu 0,5 jam sebanyak 45 mobil per hari. Dengan tarif parkir mobil penumpang saat ini yaitu Rp. 2.000 per satu kali parkir (flat), maka total pendapatan parkir mobil penumpang di lokasi tersebut adalah Rp. 272.000 per hari.

2) Satuan ruang parkir

Berdasarkan perhitungan jumlah petak mobil penumpang yang tersedia di Pasar Perjuangan berjumlah 130 petak maka potensi pendapatan parkir berdasarkan jumlah petak yang tersedia yaitu Rp. 260.000.

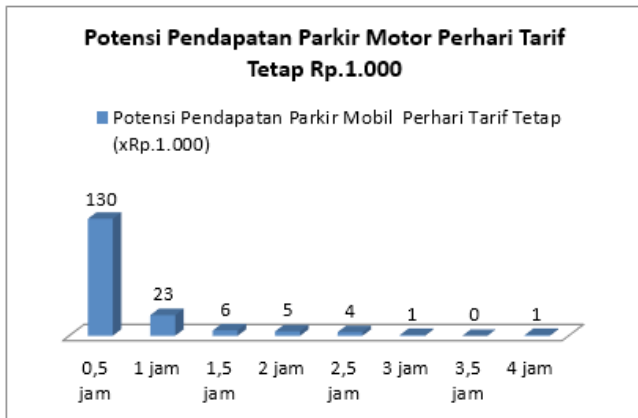
2. Petro Mall

a. Sepeda Motor

- 1) Kendaraan yang parkir dalam satu hari pengamatan

Berdasarkan gambar 11 menunjukkan frekuensi parkir sepeda motor di Petro Mall. Jumlah parkir sepeda motor terbanyak adalah parkir dengan durasi waktu 0,5 jam sebanyak 130 sepeda motor per hari. Dengan tarif parkir sepeda motor saat ini yaitu Rp. 1000 per satu kali parkir (flat), maka total

pendapatan parkir sepeda motor di lokasi tersebut adalah Rp. 170.000 per hari.



Sumber: Hasil Analisis, 2016

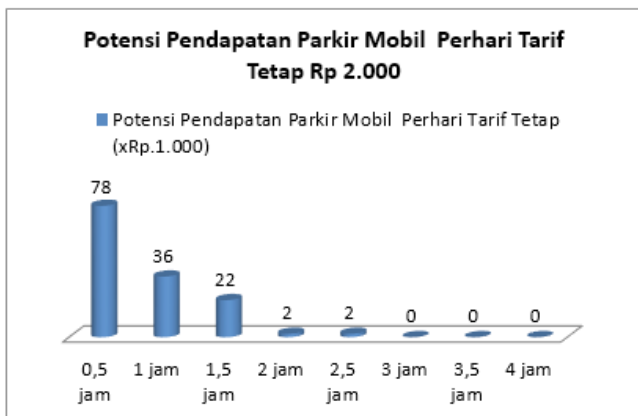
Gambar 11. Frekuensi Parkir Sepeda Motor Petra Mall

2) Satuan ruang parkir

Berdasarkan perhitungan jumlah petak sepeda motor yang tersedia di Petro Mall berjumlah 310 petak maka potensi pendapatan parkir berdasarkan jumlah petak yang tersedia yaitu Rp. 310.000.

b. Mobil

1) Kendaraan yang parkir dalam satu hari pengamatan



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 12. Frekuensi Parkir Mobil Petra Mall

Berdasarkan gambar diatas menunjukkan frekuensi parkir mobil penumpang di Petro Mall. Jumlah parkir mobil terbanyak adalah parkir dengan durasi

waktu 0,5 jam sebanyak 39 mobil per hari. Dengan tarif parkir mobil penumpang saat ini yaitu Rp. 2.000 per satu kali parkir (flat), maka total pendapatan parkir mobil penumpang di lokasi tersebut adalah Rp. 140.000 per hari.

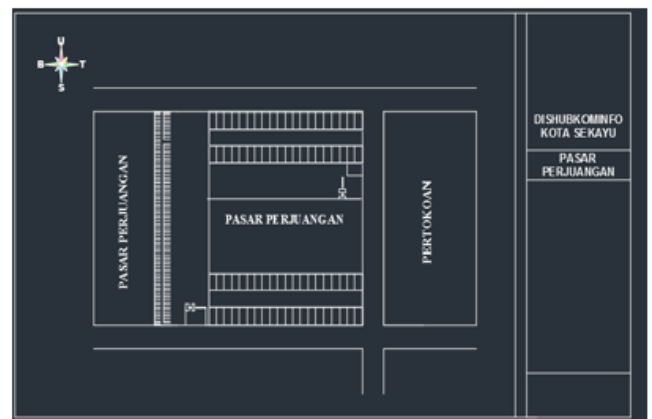
2) Satuan ruang parkir

Berdasarkan perhitungan jumlah petak sepeda motor yang tersedia di Petro Mall berjumlah 69 petak maka potensi pendapatan parkir berdasarkan jumlah petak yang tersedia yaitu Rp. 138.000.

C. Rekomendasi Desain Ruang Parkir

1. Pasar Perjuangan

a. Tampilan ruang parkir dua dimensi



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 13. Tampilan Ruang Parkir 2 Dimensi Pasar Perjuangan

b. Tampilan ruang parkir tiga dimensi

1) Pintu masuk mobil dan motor



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 14. Tampilan Ruang Parkir 3 Dimensi Pasar Perjuangan

2) Parkir sepeda motor



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 15. Tampilan Ruang Parkir Sepeda Motor Pasar Perjuangan

3) Parkir mobil



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 16. Tampilan Ruang Parkir Mobil Pasar Perjuangan

4) Pintu keluar kendaraan

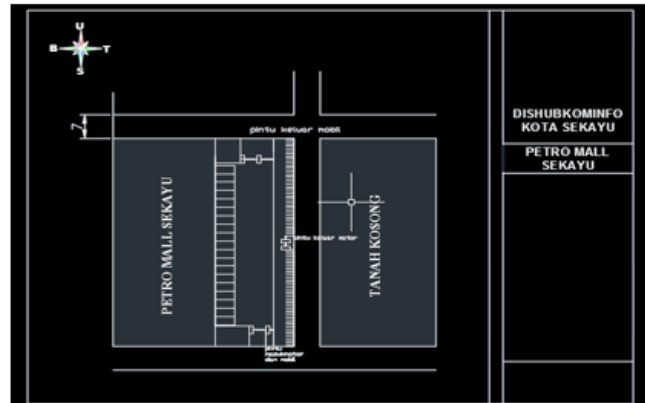


Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 17. Pintu Keluar Kendaraan Parkir

2. Petro Mall

a. Tampilan denah parkir kendaraan di Petro Mall dua dimensi



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 18. Tampilan Ruang Parkir 2 Dimensi Petra Mall

b. Tampilan ruang parkir tiga dimensi

1) Pintu masuk mobil dan sepeda motor



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 19. Pintu Keluar Parkir Petra Mall



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 20. Pintu Masuk Parkir Petra Mall

2) Pintu keluar sepeda motor



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 21. Pintu Keluar Parkir Petra Mall

3) Tata letak denah parkir Petro Mall tiga dimensi



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 22. Tampilan Ruang Parkir 3 Dimensi Petro Mall

KESIMPULAN

Karakteristik parkir di Kota Sekayu berdasarkan di dua (2) lokasi pengamatan yaitu pada lokasi Pasar Perjuangan, dengan jumlah parkir tertinggi sekitar pukul 08.30 sampai dengan pukul 09.30. Hal ini dikarenakan banyak masyarakat yang berbelanja ke pasar untuk memenuhi kebutuhan ekonomi. Sedangkan pada Petro Mall, jumlah parkir tertinggi sekitar pukul 09.30 sampai dengan pukul 11.30. hal ini dikarenakan banyaknya masyarakat yang berbelanja ke mal untuk memenuhi kebutuhan pribadi maupun hanya sekedar untuk *refreshing*. Pada lokasi Pasar Perjuangan dengan pengamatan selama 8 jam (08.00-16.00 WIB) terdapat 369 sepeda motor dan 136 mobil yang parkir.

Sedangkan untuk lokasi Petro Mall dengan durasi pengamatan yang sama terdapat 170 sepeda motor dan 70 mobil yang parkir.

Durasi parkir rata di Pasar Perjuangan yaitu 2,94 menit untuk sepeda motor dan 7,92 menit untuk mobil serta durasi parkir rata-rata di Peto Mall 6,35 menit untuk sepeda motor dan 15,43 menit untuk mobil.

Turn over di Pasar Perjuangan yaitu 1,19% untuk sepeda motor dan 1,05% untuk mobil serta di Petro Mall yaitu 0,4% untuk sepeda motor dan 1,01% untuk mobil.

Potensi tarif parkir di Pasar Perjuangan yang dapat diterima yaitu 369.000 per hari untuk parkir sepeda motor, Rp. 310.000 jika semua petak parkir sepeda motor terisi, Rp. 272.000 per hari untuk parkir mobil dan Rp. 260.000 jika semua petak parkir mobil terisi.

Potensi tarif parkir di Petro Mall yang dapat diterima yaitu 369.000 per hari untuk parkir sepeda motor, Rp. 310.000 jika semua petak parkir sepeda motor terisi, Rp. 272.000 per hari untuk parkir mobil dan Rp. 260.000 jika semua petak parkir mobil terisi.

Sistem penataan parkir di Kota sekayu masih belum tertata dengan jelas, masih terdapat parkir liar di pinggir jalan sehingga mengganggu arus lalu lintas, terutama di kawasan Pasar perjuangan.

Sistem tarif parkir di Kota Sekayu masih menggunakan sistem manual dengan tarif flat yang rendah, sehingga memungkinkan adanya peningkatan parkir terutama sepeda motor.

SARAN

Untuk lokasi parkir Pasar Perjuangan, perlu diatur mengenai sirkulasi masuk maupun keluar kendaraan yang parkir sehingga perlu adanya loket pintu masuk maupun loket pintu keluar.

Diharapkan pemerintah Kota Sekayu dapat menerapkan desain denah parkir sesuai dalam gambar rekomendasi.

Untuk sistem tarif parkir pada Kota Sekayu, perlu adanya perbedaan biaya parkir untuk sepeda motor dan kendaraan roda empat. Untuk parkir di kawasan mal menggunakan sistem *barrier gate* pada pintu

masuk dan keluar dan juga menggunakan *software* parkir dengan mekanisme otomatis, serta dispenser tiket otomatis, yakni dengan jaringan server sistem *software* yang berada pada pos masuk, pos keluar yang dioperasikan oleh operator dengan cara menerima tiket parkir dari pemilik kendaraan dan memasukkannya pada sistem *software*, sehingga *software* parkir akan menghitung jumlah jam dan biaya parkir.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih disampaikan kepada Kepala Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Sekayu Kabupaten Musi Banyuasin atas bantuan data dan izin survei yang telah diberikan. Ucapan terima Kasih juga disampaikan kepada Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Peferkertaapian yang telah mengarahkan penelitian ini sampai dengan selesai.

DAFTAR PUSTAKA

- Munawar, Ahmad, 2004. *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*. Yogyakarta : Penerbit Beta Offset
- Hobbs, F.D, 1995. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Penerbit Gadjah Mada. University Press.
- Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota, 1998. *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*. Jakarta.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 1996. *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. Departemen Perhubungan. Jakarta
- Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: 272/Hk.105/DRJD/96 mengenai *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*
- Morlok, Edward.K. 1995. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Penerbit Erlangga. Jakarta
- Peraturan Pemerintah Nomor 34 tahun 2006 tentang *Jalan*
- Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang *Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas*
- Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang *Prasarana Lalu Lintas*
- Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Warpani, Suwarjoko P. 2002. *Pengelolaan Lalilintas dan Angkutan Jalan*. Bandung. ITB.